

Asia: VN/1427/2024

Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Lausunto: Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ympäristönsuojelulain muuttamisesta

Pätevyyttä koskevat vaatimukset (159 §, 161-163 §, siirtymäsäännös)

Suomen varustamot ry (SV) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikossa mainittuun asiaan. Lausuntopyynnössä on kuusi (6) lausuntokohtia, johon SV kommentoi seuraavasti:

1. Pätevyyttä koskevat vaatimukset (159 §, 161-163 §, siirtymäsäännös)

SV yllättyi, että Suomessa vaaditaan pätevyys ja sen osoittaminen, sellaisen laivahenkilökuntaan kuuluvan henkilön toimesta, jonka työtehtäviin kuuluu yli 3kg kylmäaineita sisältävien ilmastointi- ja kylmälaitteiden käsittely.

Laivoissa, joissa on suurempia ilmastointilaitteita ja/tai paljon kylmälaitteita kuten esimerkiksi lähimeriliikenteen matkustaja-auto lautoissa, miehistö käsittelee em laitteita. Heidän säännöllisiin huoltorutiineihinsa kuuluu myös laitteisiin tehdyt vuototarkastukset. Myös muissa kauppamerenkulun aluksissa löytyy kylmälaitteita, vähintään kylmähuoneita, jotka saattavat ja usein sisältävätkin yli 3kg kylmäaineita.

F-kaasuasetuksessa ((EU) 573/2024) joka tuli voimaan 11.03.2024, päätettiin merenkulun kansanvälisen luonteen vuoksi toistaiseksi jättää laivat pois F-kaasuasetuksen vuototarkastuksista. Vastuullisina yrityksinä suomalaisissa kauppa-aluksissa ilmastointi- ja kylmälaitteiden vuototarkastuksia tehdään kuitenkin säännöllisesti. Voimassa olevan F-kaasuasetuksessa kehoitetaan jäsenvaltioita tekemään yhteistyötä kolmansienmaiden kanssa, käytännössä YK:n kansanvälisen merenkulkujärjestön ("IMO") avulla, estääkseen fluorattujen kasvihuonekaasujen tarpeettomia

päästöjä myös alusten jäähdytys- ja ilmastointilaitteiden asennuksen, kunnossapidon tai huollon, korjaamisen ja kaasujen talteenoton aikana. SV:n kannustaa Suomea olemaan aktiivinen tässä asiassa edistääkseen oikean kehityksen IMO:ssa. Toisaalta SV:n näkemys on, että merenkulun kansanvälisen luonteen takia myös laivahenkilökunnan pätevyyksistä ja sen osoittamisesta tulisi ensisijaisesti sopia IMO:n STWC yleissopimuksessa, ei alueellisessa asetuksissa tai kansallisessa lainsäädännössä. SV ei ollut tietoinen, että jo edellinen F-kaasuasetus, joka tuli voimaan vuonna 2009 on mahdollistanut kansallisesti laajempien pätevyysvaatimusten säätämistä ja että Suomi ja Ruotsi on päättänyt myös toimia näin. Päätös tarkoittaa, että suomalaisissa (ja Ruotsin lipun alla kulkevissa) aluksissa on ylimääräisiä lisäpätevyysvaatimuksia mitä muun lippuvaltion aluksissa ei ole. SV:n näkemys, että kansalliset lisäpätevyysvaatimukset ei tulisi koskea miehistöä kansanvälisessä meriliikenteessä. Suomalaisten kauppa-alusten korkeimmista miehistökustannuksista, varustamoiden kilpailukyky globaaleilla markkinoilla on jo haastava ilman ylimääräistä kansallista lisäpätevyyttä käsitellä kylmäaineita ja laitteistoja laivoissa. Kaikki ylimääräiset kansalliset lisävaatimukset merihenkilöstöön heikentävät entisestään SV jäsenalusten kilpailukykyä.

SV:n jäsenvarustamoista saadun palautteen perusteella, matkustaja-autolautta varustamoissa on vuosikausia ollut ongelmia löytää miehistölle ruotsinkielisiä kurseja, vähintään 3kg kylmäainetta sisältävien laivojen laitteet, joka oikeuttaa joko "Y3A" asentajan pätevyyteen tai laajempaan "Y3" pätevyyteen. Moni varustamo on joutunut lähettämään henkilökuntansa koulutettavaksi Ruotsiin, mistä voi saada INCERT-todistuksen, joka kuuluu kategoriaan "I" tai "II". Käsittääksemme Suomessa Tukes on hyväksynyt INCERT todistuksen koska tämä vastaa Suomessa "Y3" tai vähintään "Y3A" kurssitodistusta. SV pitää kohtuuttomana, että Suomessa vaaditaan miehistönjäseniltä lisäpätevyyttä jolle Suomessa, koulutusrajallisuuden tai -puutteen vuoksi, ei ole mahdollisuuksia kouluttautua. Ahvenanmaan ammatillinen lukio ("Ålands Yrkesgymnasium") järjestää yhteistyössä Ruotsin INCERT:in kanssa, viiden (5) työpäivän mittaisia ruotsinkielisiä aikuiskoulutus – ja täydennyskoulutuskurseja laivan sähköasentajille, joka pätevöittävät kurssitodistuksen saaneen henkilön käsittelemään kaikkia kylmäaineita, luokka "I" pätevyys, joka on laajempi, kun luokka "Y3":n pätevyyden kurssisisältö Suomessa. Viime vuonna, yksittäisten varustamoiden pyynnöstä, he ovat alkaneet korvamerkitsemään laivayhtiöille muutaman koulutuspaikan per kurssi. SV:n saamien tietojen mukaan turvallisuus ja kemikaalivirasto on toistaiseksi hyväksynyt, että em pätevyys muunnetaan vastaamaan suomalaisia pätevyysvaatimuksia, jos todistuksen saanut henkilö täyttää "Tukesin" vaatimukset. On kuitenkin valitettavaa, ettei "Tukes" omilla internet sivuillaan tunnista Ahvenanmaalla sijaitsevaa koulua kylmäainekurssinjärjestäjänä koska, suorittavat yhteistyötä Ruotsalaisen sertifioijan kanssa. Puute kuuluisi korjata, mikäli tämä on ainoa taho Suomessa saada vaadittava lisäpätevyyskoulutusta ruotsin kielellä

Kaupparenkulun työvuorottelujärjestelmän vuoksi jokaisessa aluksessa useita miehistöjä. Käytännössä tämä tarkoittaa, että varustamoilla on useita koulutettavia henkilöitä per laiva, jotta työvuorossa löytyisi aina vähintään yksi henkilö, jolla on Turvallisuus – ja kemikaaliviraston hyväksymä pätevyystodistus. Monta päivää kestäviä kylmäaineaikuiskoulutuskurssit ovat arvokkaita sekä vaativia. Matkustus-, yöpymiskuluineen sekä miehistön työvuorottelun uudelleenjärjestymisestä syntyy lisäkustannuksia laivayhtiöille. Koska Tukes soveltaa samoja pätevyysvaatimuksia laivalaitteille, kun maanpuolen kiinteille kylmäainelaitteille, laivayhtiöistä on myös kerrottu yksittäistapauksista missä koulutettu miehistöjäsen on pätevyystodistuksen saamisen jälkeen siirtynyt pois merityöstä. SV korostaa, mikäli kansallinen pätevyystodistus on voimassa

ainoastaan seitsemän vuotta, tämä on myös ylimääräinen lisärasite Suomalaisten varustamoiden miehistökustannuksissa mitä muun lipun alla purjehtivissa aluksissa ei löydy.

SV:n toivomus on, että vaatimus pätevydestä ja sen osoittamisesta, sovellettaisiin lain määrävällä tavalla ainoastaan laivayhtiöistä ulkopuolisiin kansallisiin toimijoihin ja toiminnanharjoittajiin, jotka suorittavat huolto – ja korjauspalveluita laivojen kylmä – ja jäähdytyslaitteistoihin, Suomen aluevesillä tai satamassa. Emme vastusta, mikäli varustamo vapaaehtoisesti päättävät kouluttaa henkilökuntansa Tukesin edellyttämään ”Y3” tai ”Y3A” pätevyteen, mutta emme kannata pätevyysvaatimusta ja sen osoittamista ympäristösuojelulaisilla kirjoitetulla tavalla. Matkustaja-autolautta varustamoiden lisäksi SV:ssa on myös muita kauppa-aluksia kansanvälisessä liikenteessä, ja aluksia, jotka eivät liikennöi Suomen lähimerialueilla, jotka eivät vieraile Suomalaisissa satamissa, jotka eivät suorita aluksen huolto ja kunnossapitotyöt Suomessa, ja jotka yleisen työvoimapulan vuoksi ovat joutuneet palkkaamaan toisesta EU jäsenmaasta tai kolmannen maan kansalaisen, ja henkilön, joka huolehtii ja käsittelee aluksen ilmastointi ja kylmälaitejärjestelmistä. Ympäristösuojelulain edellyttämällä pätevyysvaatimuksilla, Suomessa pitäisi tällöin myös kyettävä järjestämään riittävän määrä englanninkielisiä kursseja, jotka johtavat riittävän pätevyteen huolehtia laivojen kylmälaiteista, sekä vuototarkastuksista.

SV ei vastusta kohdassa 163 §, ”Vuototarkastukset” että kylmäaineita sisältävien laitteiden haltija tai omistaja on huolehdittava, että laite ja sen mahdolliset sisältämä vuodonilmaisujärjestelmä tarkistetaan säännöllisesti ja että laitteesta pidetään huolto – ja tarkastuspäiväkirjaa. Vastuullisissa Suomalaisissa kauppa-aluksissa tämä on jo tällä hetkellä työrutiini, joka tehdään kuukausittain, vähintään joka kolmas kuukausi tai kerran vuodessa riippuen laitteen kylmäainemäärästä sekä aina tarpeen mukaan.

SV ei varsinaisesti vastusta että laitteen haltija tai omistaja on huolehdittava siitä että tarkastuksen suorittavalla henkilöllä ja toiminnanharjoittajalla on 162 § :ssä tarkoitettu Turvallisuus ja kemikaaliviraston myöntämä pätevyystodistus, jos työ suoritetaan Suomessa. Käytännössä Suomalaisen laivayhtiön on mahdollista noudattaa lakia, ainoastaan kun alus vierailee Suomalaisessa satamassa ja huolto sekä vuototarkastukset tehdään Suomessa. Lähimerenkulun aluksille säännöllisessä linjaliikenteessä tämä ei aiheuta ongelmia, mutta kaukoliikenteessä oleville aluksille kansallinen lisävaatimus on kohtuuton.

Pätevyysrekisteri ja julkinen tietopalvelu (164§)

SV:lla ei kommentoitavaa

Tietojen toimittaminen fluoratuista kasvihuonekaasuista (165§)

SV:lla ei kommentoitavaa

Valvontaviranomaiset (21 §)

SV ehdottaisi, että liikkuvien laitteiden, johon laivojen ilmastointi ja jäähdytyslaitteet kuuluvat, että Suomen ympäristökeskuksen sijasta, vuototarkastuksen valvonta keskityttäisiin merenkulun osalta Traficomiin (liikenne – ja viestintävirastoon) tai Aluehallinta viranomaisille. Perustelemme ehdotuksemme sillä, että laivayhtiöillä on paljon säännöllisesti asioitavia asioita Traficom ja AVI:n kanssa mutta erittäin harvoin Suomen ympäristökeskuksen kanssa, joka on viranomaistaho, joka ei tunne laivaympäristön kuten edellä mainitut viranomaiset.

Pääasialliset vaikutukset

SV:lla ei kommentoitavaa

Muuta kommentoitavaa

SV:lla ei kommentoitavaa

Björkendahl Mats
Suomen Varustamot ry - Mats Björkendahl, Erityisasiantuntija